

## AVEC FRANCK LAGORCE



## “ JE N'AI JAMAIS EU PEUR DE MOURIR POUR RÉUSSIR ”

Il a couru en Formule 1 et compte dix participations aux 24 Heures du Mans. Garçon droit dans ses bottes au franc-parler légendaire, nous avons voulu vérifier si la fougue de « Francky » était toujours intacte.

PROPOS RECUEILLIS ET PHOTOS PAR FABIEN GÉRARD

### BONJOUR FRANCK. QUEL EST CET ENGIN ? VOUS VOUS ÊTES MIS AU VERT ?

C'est un petit clin d'œil. J'ai eu la chance d'être pilote Mercedes-AMG au Mans, même si le résultat n'était pas là. La voiture s'est envolée trois fois. J'ai eu une opportunité extraordinaire de courir pour une marque telle qu'AMG. C'est une chose vraiment fantastique. J'ai gardé d'excellentes relations avec Mercedes dont j'ai longtemps été ambassadeur.

### VOUS VENEZ DE PARLER D'UN MOMENT IMPORTANT DE VOTRE CARRIÈRE, LE MANS 1999. JE ME SOUVIENS D'UNE TRÈS GRANDE ÉMOTION DE VOTRE PART AU MOMENT OÙ MERCEDES DÉCIDE DE SE RETIRER APRÈS LE NOUVEL ENVOL D'UNE DES CLR. D'OÙ VENAIENT CES LARMES DÉCHIRANTES ?

Quand vous faites ce métier, et ce fut le cas pendant toute ma carrière, je n'ai jamais eu peur de mourir pour réussir. C'est un engagement à prendre avec soi-même, et une fois que c'est fait, il faut s'y tenir. Avant le départ des 24 Heures du Mans, Norbert Haug (alors directeur de Mercedes en compétition. Ndlr) me convoque dans son bureau et me demande si je veux faire la course (sur la CLR n°1 avec Bernd Schneider et Pedro Lamy. Ndlr). La voiture s'est déjà envolée par deux fois et cela peut encore arriver. Tout de suite, je

lui réponds oui, je veux faire la course. J'ai la possibilité de faire Le Mans avec AMG-Mercedes, cela n'arrivera peut-être qu'une fois dans ma vie. Donc, même si elle s'envole et que c'est moi au volant, tant pis. Je veux prendre le départ de la course. Après, lorsque c'est encore arrivé, j'ai mis 20 minutes à descendre de la voiture. Tu es pétrifié, tu ne sais pas si ton pote est mort. Tu te rends aussi compte que cela aurait pu être toi. Là, tu prends conscience du danger. Ce fut dur sur le moment, mais depuis je ne me suis plus jamais posé d'autres questions.

### EN DEHORS DE CELA, LA CLR ÉTAIT-ELLE UNE VOITURE INCROYABLE ?

Je vais rester poli, mais ce n'était pas une bonne voiture. Sur le principe de base que lorsque vous sortez un nouveau modèle qui va trois dixièmes moins vite que celui d'avant, ça ne peut pas fonctionner. Le problème, c'est qu'à l'époque, nous n'avions qu'un seul pilote référent qui développait la voiture et on n'écoutait que lui (Bernd Schneider. Ndlr). Quand vous avez neuf pilotes, un seul peut donner son avis. Pourtant, vous n'avez pas le même ressenti et vous devez vous taire. C'était voué à l'échec, tous les pilotes ont essayé d'amener leur pierre à l'édifice pour faire progresser cette voiture, mais ça n'a pas fonctionné. Ils ne nous ont pas fait confiance, alors qu'il y avait un potentiel gigantesque. Pour être chez Mercedes, il fallait soit avoir fait de la F1, soit avoir gagné le Mans. Nous avions un panel de pilotes assez incroyable, ils étaient dans le dur pour essayer de trouver des solutions, et malheureusement, ils ne nous ont pas écoutés.

### SI L'ON REGARDE VOTRE PARCOURS, PENSEZ-VOUS ÊTRE ARRIVÉ AU BON MOMENT DANS LE SPORT AUTOMOBILE ?

Je ne peux pas dire si c'était mieux avant, mais que si je n'avais pas débuté à cette époque, cela aurait été plus dur (Franck débute en karting en 1981. Ndlr). Mes parents étaient coiffeurs, on n'avait pas d'argent. Pourtant, tous les dimanches, il y avait une bande de chiffonniers : Héлары, Muller, Aiello et bien d'autres avec lesquels j'allais m'arsouiller sur des pistes de kart, avec très peu de moyens. Nous nous donnions la motivation les uns les autres. Il y avait une bataille absolument incroyable sur la piste et nos parents s'entendaient hyper bien. Ce qui était fabuleux, c'est qu'à l'époque, tu faisais la totalité d'un Championnat de France en Kart pour moins de 50 000 € (330 000 F de l'époque. Ndlr). La sélection ne se faisait pas sur l'argent. Il y avait donc des mêmes qui avaient du talent et qui pouvaient réussir. L'argent était secondaire. Aujourd'hui, ce n'est plus possible : il faut avoir de l'argent et du talent. Ce n'est plus la même approche. Heureusement, il y a encore des filières qui sont très bien structurées. Il y a des jeunes pilotes pétris de talent qui sont parvenus à passer à travers les mailles considérablement réduites du filet. Quand je repense d'où je suis parti, sans forcément au départ vouloir faire du sport automobile. Gamin, j'avais mes idoles : Gilles Villeneuve, Jacques Laffite. Je n'ai jamais pensé faire de la voiture, je n'ai jamais pensé être champion de France de F3. Ce n'est que

là, avec Serge Saulnier (l'équipe s'appelait Promatecme. Ndlr) que je me suis dit que je pouvais peut-être faire carrière.

### VOUS CITEZ SERGE SAULNIER, MAIS VOTRE CARRIÈRE EST JALONNÉE DE RENCONTRES AVEC DES HOMMES CLÉS !

J'ai eu la chance de toujours avoir eu de grands team managers. J'ai cité Norbert Haug, mais j'aurais pu parler de Tom Walkinshaw ou de Cesare Fiorio à qui je dois ma carrière en F1. C'est le premier à avoir appuyé sur le bouton pour m'envoyer en Formule 1 à l'issue de ma carrière en F3000. Je n'ai jamais eu de relations identiques avec chacun d'entre eux. Avec Jean-Paul Driot (Franck a roulé pour Dams en F3000 en 1993, il était l'équipier d'Olivier Panis qui remporta le titre. Ndlr), c'était une relation difficile. Il était dur avec ses pilotes, comme Serge Saulnier. Je pensais savoir ce que c'était que travailler. Ces hommes te font grandir, ils font de toi un homme. J'ai vécu aussi cela auprès de Henri Pescarolo avec qui j'avais une relation très paternelle. Ce fut pour moi un déclic, car il fut le premier à me faire prendre conscience qu'il n'y avait pas que la F1. « Intéresse-toi à l'Endurance », m'a-t-il dit. Je l'ai écouté même si, au début, cela ne me paraissait pas normal. C'est grâce à lui que j'ai fait 10 fois les 24 Heures du Mans, participé 10 fois à l'ELMS. J'ai même fait de l'ALMS (American Le Mans Series. Ndlr) avec Don Panoz. J'ai eu beaucoup de chance de rencontrer des grands hommes durant ma carrière et c'est encore valable aujourd'hui avec Max Marners. Ma carrière, je la dois à Elf, Marlboro, Gitanes et Jean-Philippe Grand. C'est lui qui m'a fait confiance après le volant Elkron Monthéry en 1987. Dominique Bouley, mon chef de club de karting (patron de la piste de Paris Kart indoor à Wissous près de Paris. Ndlr) me dit à la fin de la sélection (à laquelle Franck a terminé 2<sup>e</sup>. Ndlr) : « Franck, ne t'inquiète pas, on va monter une association (l'Association Franck Lagorce Formule Un. Ndlr), on va te trouver des sous. » Jean-Philippe Grand à Monthéry est allé trouver de l'argent. Il m'a trouvé Marlboro. C'est ainsi que j'ai débuté. Il m'a fait confiance en 1988. (Franck fait de la Formule Ford au sein du Graff Racing, l'équipe de J-P Grand à l'époque. Ndlr).

### OLIVIER PANIS M'A PARLÉ D'UN ACCROCHAGE EN F3000 ENTRE VOUS DEUX. POUVEZ-VOUS NOUS LE RACONTER ?

C'était à Pau, donc forcément pas terrible. Olivier a tenté de me dépasser à l'épingle du Lycée, j'étais déjà en butée de braquage, je ne pensais pas qu'il allait le tenter... et donc forcément ce n'est pas passé. Nous nous sommes bien fait pourrir par Jean-Paul qui était fou de rage. Je n'en ai jamais voulu à Olivier parce que notre amitié était beaucoup plus forte que cet accrochage. À la fin de la saison 1993, en gagnant la course de Nogaro, je l'aide à remporter le titre alors qu'il était « out » de la course. Olivier est un gars comme moi, il est difficile, dur avec lui-même. C'est aussi quelqu'un de droit, d'honnête et de direct. Au début de la saison, nous avions convenu d'un pacte de non-agression. On partageait vraiment beaucoup de choses, on ne s'est ▶



## “ J'AI EU BEAUCOUP DE CHANCE DE RENCONTRER DES GRANDS HOMMES DURANT MA CARRIÈRE ”



“ C'EST LA COURSE LA PLUS DANGEREUSE AU MONDE (LES 24 H. DU MANS. NDLR), IL Y A DE TELLES DIFFÉRENCES DE VOITURES ET DE PERFORMANCES ”

jamais rien cachés. Nous partagions nos réglages et nos sensations. On a aussi fait quelques bonnes soirées pour devenir vraiment amis. C'est ce qui a fait notre réussite.

**CELA DIT, IL Y A QUELQUE CHOSE QUE JE NE M'EXPLIQUE PAS : VOTRE CARRIÈRE EST JUSTEMENT ASSEZ SIMILAIRE À CELLE DE PANIS, ALORS POURQUOI N'AVEZ-VOUS FAIT QUE DEUX GRANDS PRIX DE FORMULE 1, LE JAPON ET L'AUSTRALIE 1994 ?**

Merci la loi Evin. Tu sais, c'est comme un surfeur. Tu peux prendre la bonne vague et tu décolles avec cette vague et ça c'est Olivier, moi je suis le gars qui est resté sur la plage. Cette loi a tué ma carrière. Du jour au lendemain, tu n'as plus rien. Tu as un sponsor qui s'appelle Gitanes, tu as même été pilote Marlboro. Les cigarettiers voulaient vraiment que je représente leur marque parce que tu vas vite, t'es sympa, tu sais faire des relations publiques. Du jour au lendemain, tout s'arrête parce que l'argent est parti. La F1, c'est génial, mais seulement quand tu es dans la voiture. Quand tu en sors, ça devient vraiment compliqué. En plus, je n'avais pas de manager. J'avais Cesare qui me protégeait, mais personne d'autre. Quand Ligier a été revendu à Walkinshaw avec Briatore derrière, j'ai dû déguer. C'est pour cela que je n'en ai pas fait

plus. J'étais dans le coup, j'étais à trois dixièmes d'Olivier en qualifications, alors que je n'avais pas fait la saison. J'étais heureux, ça me suffisait. C'était prometteur, mais Gitanes arrête, et bam la claque ! Je suis passé de pilote Gitanes Blonde à pilote chez Forti. Elf m'a sauvé la mise pour que je devienne pilote essayeur chez eux. Mais dès le 2<sup>e</sup> Grand Prix, en Argentine, on m'a annoncé que c'était terminé. Je me trouve du coup en Spider Renault chez mon ami Francis Reste. Je repartais de zéro et Francis a très bien su me canaliser. Il avait très bien compris que c'était très important de remporter ce championnat d'Europe. Ce fut néanmoins la pire saison de ma carrière. Je gagne le championnat d'Europe. Mais à la première course, je me prenais 3 secondes au tour. Deux secondes à la suivante, puis après être arrivé à Monaco, les victoires se sont enchaînées.

**COMMENT SE REMETTRE D'UN TEL CHOC ÉMOTIONNEL ?**

J'en ai bavé, le plus dur fut de passer d'un bolide qui faisait pas loin de 1000 ch à une « chignole » qui faisait moins de 200 ch. Tu n'as pas du tout les mêmes sensations. Je ne souhaite à personne de vivre cela dans sa carrière. Je remercie néanmoins tout le monde de m'avoir aidé parce que c'était une belle remise en question. C'est le moment parfait pour redevenir soi-

même et humble. Quand tu es en F1, tu es partout : sur les plateaux TV, dans les soirées, etc. et puis tout s'arrête. Quand tu as de la chance d'avoir une famille soudée autour de toi, j'ai toujours eu mes parents qui m'ont soutenu. J'ai réussi à devenir meilleur qu'avant je pense, avec d'autres valeurs.

**DU COUP, PEUT-ON DIRE QUE VOTRE AUTRE HISTOIRE D'AMOUR EN SPORT AUTOMOBILE, CE SONT LES 24 HEURES DU MANS ?**

C'est sûr que cela m'a marqué. En Endurance, tu partages ta voiture avec trois gars, donc une auto qui n'est pas sur-mesure pour toi. Tu changes ton baquet et tu dois être aussi rapide que tes coéquipiers en leur rendant l'auto aussi nickel que tu la voudrais pour toi. Je le dis souvent quand vous arrivez aux chiottes. Vous aimez bien qu'ils soient propres... ben là, c'est pareil ! Il faut apprendre à respecter les autres. C'est un autre métier que la monoplace. Ton équipier est ton premier adversaire. Je me suis beaucoup plus régalé à rencontrer et courir avec des mecs pour la même auto. Magnussen, Brabham, Webber, tous ces gars m'ont beaucoup apporté et je leur ai appris aussi des choses. C'est fabuleux de pouvoir faire cela.

**LE MANS, EST-CE HENRI PESCAROLO QUI VOUS A APPRIS À AIMER CETTE COURSE ? OU ALORS C'EST VENU DÈS LE PREMIER TOUR DE PISTE ?**

Ce qui me plaisait, c'était l'ambiance. Sérieux, quelle ambiance ! C'est la course la plus dangereuse au monde, il y a de telles différences de voitures et de performances. Quand la météo n'est pas bonne, la différence se creuse encore plus. C'est vraiment une course dure, les relais sont dingues, faire 3 heures dans ton baquet, c'était physiquement exigeant.

**PHYSIQUEMENT ET MENTALEMENT ?**

Oui, les deux. Tu sortais de la voiture, tu vibrais encore. J'avais des vibrations deux heures encore après chaque relais. Je parle à l'époque de mes premières participations. Henri m'a vraiment beaucoup apporté. Il était là pour découvrir les talents chez Elf.

**CE QUI EST PARADOXAL DANS VOTRE CARRIÈRE, C'EST QUE VOUS NE GAGNEZ PAS LE MANS (5<sup>e</sup> POUR MEILLEUR CLASSEMENT AVEC LA NISSAN R390 GT1 EN 1998), ALORS QUE VOUS AVEZ ROULÉ POUR DE GRANDS CONSTRUCTEURS...**

Le problème lorsque tu vas vite, on te met dans une case et tu es placé dans la voiture n°1. Sur mes dix participations, il y a une statistique redoutable : ma voiture a été sept fois en tête de la course. Nous avons toujours connu un souci, une panne, des accidents. Le souci quand tu es dans la n°1, c'est que tu es une sorte de lièvre. Ton espérance de vie n'est pas forcément longue, par contre si cela marche, tu es tranquille.

**QU'EST CE QUI VOUS A LE PLUS MARQUÉ AU MANS ?**

J'ai plein de souvenirs, mais ceux qui me touchent le plus, c'est la perte d'un autre pilote. Je pense notamment à Sébastien Enjolras (*le Français s'est tué lors de l'édition 1997*). Ndlr.



**VOUS REVENEZ FINALEMENT COURIR EN FRANCE VIA LE TROPHÉE ANDROS. AURIEZ-VOUS IMAGINÉ QUE CE SERAIT LA GLACE QUI VOUS AURAIT FAIT REVENIR EN COMPÉTITION ?**

Oui, pour plusieurs raisons. L'hiver, il ne se passe rien. Il fallait trouver une discipline où l'on pouvait rouler. L'autre raison, c'est pour l'ambiance. Après ma carrière internationale, je m'étais écarté du sport automobile en France, parce que je n'y aimais pas la mentalité. Le manque de respect, l'agressivité en dehors de la voiture entre les pilotes et les team managers. C'est quelque chose que je ne supporte pas. L'Andros, c'est tout sauf cela parce que nous roulons entre potes. Avec Skoda, on avait une équipe de dingues entre Villeneuve, Panis, Belmondo, etc. C'est génial. On a tous fait notre carrière, on n'a rien à prouver, on représente un constructeur et en plus on se marre. Ça se passe bien avec Max Mamers. Je bosse sur le développement de la voiture électrique. Je suis ravi de ce challenge : développer la première voiture électrique de compétition au monde. Bien sûr que tu y vas, il y a eu deux ou trois fois où je n'ai pas fait mon malin. Genre rouler avec une voiture électrique dans une mare d'eau, c'est ça être un pionnier en fait. C'est l'inconnu dans plein de domaines, mais je ne remercie jamais assez Max Mamers et Frédéric Gervason (*patron d'Andros*). Ndlr. de m'avoir confié ce travail. ▶

“ SI TU AS FAIT UNE CARRIÈRE COMME LA MIENNE ET QUE TU N'ES PAS CAPABLE DE TRANSMETTRE, C'EST QUE TU ES UNE MERDE ! ”



**VOUS FAITES DE LA TÉLÉVISION (EUROSPORT, L'ÉQUIPE TV, FRANCE TÉLÉVISION). QUELLES SONT VOS AUTRES ACTIVITÉS ? CETTE NOUVELLE VIE VOUS CONVIENT-ELLE ?**

J'ai toujours voulu travailler pour les médias, je trouve cela très enrichissant, c'est un nouveau challenge. En parallèle de cela, j'ai créé une activité institutionnelle. Je produis une émission pour des concessionnaires automobiles, motos et autres. Ils peuvent parler de leur activité. L'émission est produite et diffusée en direct dans leurs concessions sur *concess-onair.com*. Pour moi, c'est un aboutissement de mélanger les relations humaines et la passion de tous les moyens de transport.

**VOTRE PASSION EST TOUJOURS INTACTE, EST-CE CELA QUI VOUS FERA TOUJOURS COURIR ?**

Jusqu'à l'an dernier, je n'avais rien qui me donnait envie en dehors de l'hiver. Puis, j'ai découvert le GT4, cette année, et j'avoue que cela m'a séduit. Je ne sais pas encore comment, mais je vais faire mon maximum pour venir en GT4 l'an prochain. En plus, je suis désormais Silver, cela me fait un pedigree intéressant pour une équipe qui peut se montrer intéressée.

**MERCI FRANCK D'AVOIR PRIS LE TEMPS DE LA BALADE !**

Avant de conclure, je tiens à dire que j'ai eu une autre

activité qui m'a tenu à cœur dans ma carrière. C'est d'avoir été capitaine de l'Équipe de France de Karting pendant 3 ans (*de 2006 à 2008*. Ndlr). Si tu as fait une carrière comme la mienne et que tu n'es pas capable de transmettre, c'est que tu es une merde ! Quand la FFSA m'a confié cette mission, j'ai été très investi, cela m'a passionné de découvrir de nouveaux talents.

**QUELLE GÉNÉRATION AVEZ-VOUS EUE ?**

C'était à l'époque de Jules Bianchi, Jean-Éric Vergne, Adrien Tambay. Pendant trois ans, nous avons été de nombreuses fois champions de France. Nous avons fait de nombreux podiums en championnat d'Europe. Je suis allé les chercher depuis le bord de la piste, car j'avais remarqué qu'ils avaient un coup de volant différent. Ma mission n'était pas de leur dire qu'ils étaient beaux et qu'ils allaient vite. Non, mon job, c'était de leur apprendre l'anglais, à gérer les médias, à faire du sport. Jules, la première fois que nous nous sommes vus, je l'ai emmené courir. Il m'a regardé avec des grands yeux. Avec les années, il était devenu un formidable athlète. On s'entendait tous très bien, il m'appelait « Capitaine Flam ». C'était une fierté d'avoir pu partager ma passion avec ces jeunes. ■